



RDW

Divisie Toezicht & Beoordeling

# Rapportage beschouwing aangewezen bijzondere bromfietsen

april 2020



## Inhoudsopgave

Inhoudsopgave .....	1
Samenvatting .....	2
1 Inleiding.....	4
1.1 Aanpak .....	5
1.2 Leeswijzer .....	5
2 Uitkomsten telefonische inventarisatie.....	6
3 Uitkomsten Bedrijfsbezoek .....	7
4 Handelingsperspectieven .....	9
4.1 Conformiteit beleidsregel “oude beleidskader” .....	9
4.1.1 Productie .....	9
4.1.2 Conformiteit huidige aanwijzing .....	9
4.1.3 Machinerichtlijn.....	10
4.1.4 Overdracht aanwijzing.....	10
4.2 Conformiteit beleidsregel 2019.....	10
4.2.1 Technische eisen .....	10
4.2.2 Kwaliteitsbeheersingssysteem.....	11
4.2.3 Economische haalbaarheid.....	11
5 Conclusies & aanbevelingen .....	12
5.1 Conclusies.....	12
5.2 Aanbevelingen .....	12
5.3 Expert-opinion .....	13
Bijlagen .....	15
Bijlage 1: Vragenlijst .....	15
Bijlage 2 Samenvatting verslagen bedrijfsbezoeken .....	17
Bijlage 3 Opdrachtbrief ministerie IenW.....	22

## Samenvatting

Op 16 oktober 2019 publiceerde de Onderzoeksraad voor Veiligheid (OVV) het rapport 'Veilig toelaten op de weg' met lessen naar aanleiding van het ongeval met de Stint in 2018. Een van de aanbevelingen in dit rapport is het uitvoeren van een risicoanalyse van de reeds aangewezen bijzondere bromfietsen<sup>1</sup>. Op verzoek van het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat (IenW) heeft de RDW een onderzoek uitgevoerd naar de zestien reeds aangewezen bijzondere bromfietsen waarover in dit rapport wordt gerapporteerd. De **opdracht** luidde in hoofdlijnen:

Het schouwen van en adviseren over zowel de fabrikanten als de aangewezen bromfietsen zelf ten opzichte van zowel het oude kader waarop de voertuigen zijn toegelaten als het nieuwe beleidskader (beleidsregel 2019).

Na een telefonische consultatie bij de fabrikanten en vervolgens een bedrijfsbezoek bij de actief producerende fabrikanten zijn de volgende **conclusies** getrokken:

### Conformiteit beleidsregel "oude beleidskader"

1. Productie: Een groot deel van de fabrikanten met aanwijzing produceert geen voertuigen meer.
2. Conformiteit huidige aanwijzing: Op basis van de uitsluitend visueel beoordeelde voertuigen concludeert de RDW dat de voertuigen tijdens de schouwing op details afwijken van de aanwijzing. Fabrikanten hebben achteraf aangegeven dat de voertuigen voor het moment van aflevering overeenkomen met de aanwijzing.
3. Machinerichtlijn: Alleen de fabrikant Segway heeft aangegeven dat de "bijzondere bromfiets" voldoet aan de machinerichtlijn.
4. Overdracht aanwijzing: Een aantal van de fabrikanten die destijds voor hun toenmalige product een aanwijzing als bijzondere bromfiets hebben ontvangen, hebben de aanwijzing overgedragen aan derden.

### Conformiteit beleidsregel 2019

Er is lage bereidheid bij fabrikanten om vrijwillig te migreren naar het beleidskader 2019 (nationale markt). Eén fabrikant heeft aangegeven te willen migreren naar Europese typegoedkeuring (Europese markt). Hierbij zijn de volgende perspectieven relevant:

1. Technische eisen: Uit de visuele schouwing blijkt dat de meeste voertuigen **kunnen** voldoen aan de eisen; hiervoor zijn soms kleine en soms ingrijpende aanpassingen noodzakelijk.
2. Kwaliteitsbeheersingssysteem: In bijna alle gevallen heeft de fabrikant een vorm van een kwaliteitsbeheersingssysteem, waarvan niet vastgesteld is of dat aan de eisen van de beleidsregel 2019 voldoet. Ten tijde van de aanwijzing was het hebben van een kwaliteitsbeheersingssysteem niet vereist.

---

<sup>1</sup> Een bijzondere bromfiets is een (innovatief) licht en langzaam voertuig met specifieke kenmerken waardoor het geen reguliere bromfiets is. Deze voertuigen vallen daarom onder de toelatingsregels voor bijzondere bromfietsen. Op basis van deze regels kunnen voertuigen door de minister van IenW worden aangewezen voor toelating tot het verkeer op de weg in Nederland.

3. **Economische haalbaarheid:** Een deel van de fabrikanten heeft reeds aangegeven dat de financiële gevolgen te groot zijn, waardoor het voertuig niet meer rendabel op de markt gebracht kan worden.

Op basis van deze uitkomsten heeft de RDW de volgende **aanbevelingen** gedefinieerd voor de lopende aanwijzingen bijzondere bromfietsen "oude kader":

**Aanbeveling 1:**

Passieve fabrikanten: onderzoek en trek de aanwijzingen van fabrikanten die geen voertuigen produceren in.

**Aanbeveling 2:**

Actieve fabrikanten die niet voldoen aan wet- en regelgeving: Ga met deze fabrikanten in overleg om vast te stellen of de huidige aanwijzing kan worden beëindigd.

Aan de hand van de volgende bespreekpunten kunnen de gesprekken worden vormgegeven. Per fabrikant moet bekeken worden welke van onderstaande punten relevant zijn:

1. **Bestaande Wet- en regelgeving/verplichtingen van de fabrikant verduidelijken**
2. **Voldoen aan de machine richtlijn**  
Wijs de fabrikanten op hun verantwoordelijkheid om te voldoen aan de machinerichtlijn.
3. **Blijvend voldoen aan aanwijzing: Goedkeuring van wijzigingen**  
Wijs de fabrikanten op hun verantwoordelijkheid om goedkeuring te vragen voor eventuele wijzigingen aan de voertuigen. Op basis van deze eventuele wijzigingen kan worden vastgesteld of de veiligheid in het geding is ten opzichte van de ten tijde geldende beleidsregel. Als de veiligheid in het geding is een terugroepactie voor de fabrikant een logisch vervolg.
4. **Overdrachtsbeperking beperking**  
Maak in de gesprekken alsnog expliciet duidelijk dat het besluit (rechts)persoon gebonden is en derhalve niet overgedragen kan worden.
5. **Voorraden**  
Maak afspraken over de eventuele verkoop van de bestaande voorraad.

**Aanbeveling 3:**

Actieve fabrikanten die wel voldoen: ga met deze fabrikant in gesprek over een migratiepad naar het nieuwe beleidskader (beleidsregel 2019).

Onderzoek samen of het mogelijk is dat het voertuig gaat voldoen aan de huidige beleidsregel. Om beter te bepalen wat de impact is van het voldoen aan de beleidsregel 2019 kan gekozen worden om een technische beoordeling door de RDW te laten uitvoeren, op basis van de huidige eisen (beleidsregel 2019). Dit kan in de vorm van een pre-test. Op deze manier zou de fabrikant een goede indruk kunnen krijgen of het voor hem zinvol en/of rendabel is om een aanvraag op basis van het huidige beleidskader te doen.

# 1 Inleiding

Op 16 oktober 2019 publiceerde de Onderzoeksraad voor Veiligheid (OVV) het rapport 'Veilig toelaten op de weg' met lessen naar aanleiding van het ongeval met de Stint in 2018. Het onderzoek keek niet alleen naar de Stint, maar ook naar andere 'licht gemotoriseerde voertuigen', die de laatste jaren steeds meer in het straatbeeld te zien zijn. Een van de aanbevelingen in dit rapport betreft het uitvoeren van een risicoanalyse van reeds aangewezen bijzondere bromfietsen.

Een bijzondere bromfiets is een (innovatief) licht en langzaam voertuig met specifieke kenmerken waardoor het geen reguliere bromfiets is. Deze voertuigen vallen daarom onder de toelatingsregels voor bijzondere bromfietsen. Op basis van deze regels kunnen voertuigen door de minister van Infrastructuur en Waterstaat worden aangewezen voor toelating tot het verkeer op de weg in Nederland. In 2019 zijn de regels voor bijzondere bromfietsen<sup>2</sup>, mede op advies van de RDW, aangescherpt. De risicoanalyse is om te onderzoeken of er risico's zijn bij 16 reeds aangewezen bijzondere bromfietsen, welke zijn toegelaten op basis van oude beleidsregels, dus vóór 2019.

Op 5 februari 2020 heeft het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat (IenW) per brief (kenmerk IenW/BSK 2020/19468) opdracht gegeven om in het kader van bovengenoemde risicoanalyse, aan de Dienst Wegverkeer (RDW) om een 'beschouwing bijzondere bromfietsen' uit te voeren. De opdracht luidt:

1. Het schouwen van de fabrikanten van de aangewezen bijzondere bromfietsen;
2. Het schouwen van representatieve exemplaren van de aangewezen bijzondere bromfietsen met als doel te bepalen of deze nog conform de aanwijzing zijn, zoals destijds afgegeven op basis van het beleidskader dat toen gold;
3. Aan IenW verslag uit te brengen en advies te geven van wat nodig is om de reeds aangewezen bijzondere bromfietsen te kunnen laten voldoen aan het gewijzigde kader dat sinds 2 mei 2019 van kracht is.

Tot slot werd in de genoemde brief van IenW aan de RDW gevraagd om op basis van het uitgevoerde onderzoek een expert-opinion te geven over:

- De veiligheid van deze 16 aangewezen bijzondere bromfietsen voor zover deze niet voldoen aan de ten tijde geldende beleidsregel;
- De vervolgstappen die nodig zijn om een helder beeld te krijgen in hoeverre deze voertuigen zouden kunnen voldoen aan de huidige beleidsregel 2019;
- In hoeverre het vanuit het oogpunt van de voertuigveiligheid noodzakelijk is dat de reeds aangewezen bijzondere bromfietsen alsnog gaan voldoen aan de eisen uit de huidige beleidsregel 2019. Daarbij vraag ik ook of u, voor zover dat past bij uw rol en kennis, te beschouwen in hoeverre het voertuig veilig te gebruiken is.

---

<sup>2</sup> <https://wetten.overheid.nl/BWBR0035848/2019-05-02>

## 1.1 Aanpak

De volgende aanpak is gehanteerd:

- Telefonische inventarisatie: Op basis van door lenW verkregen contactgegevens is eerst een telefonische inventarisatieronde gehouden onder de fabrikanten/distributeurs van de 16 aangewezen bromfietsen. Deze telefonische ronde had tevens tot doel om afspraken te maken over af te leggen bedrijfsbezoeken.
- Vragenlijst: Voorafgaand aan de bedrijfsbezoeken werd de te bezoeken partijen een vragenlijst (bijlage 2) toegestuurd. Hierbij werd verzocht om deze, voordat het bedrijfsbezoek plaatsvond, zo compleet mogelijk in te vullen.
- Bedrijfsbezoeken: Tijdens de bedrijfsbezoeken is de ingevulde vragenlijst besproken met de fabrikanten en zijn representatieve exemplaren van de aangewezen bromfietsen uitsluitend visueel geschouwd.
- Rapportage: Op basis van de uitkomsten is deze rapportage opgesteld.

## 1.2 Leeswijzer

In dit rapport geven we antwoord op de in de opdracht van lenW gestelde vragen. In hoofdstuk 2 geven wij in het kort de uitkomsten van de telefonische inventarisatie. Vervolgens is in hoofdstuk 3 ingegaan op de inhoudelijke vragen die gesteld zijn door lenW. Dit betreft de vragen van ad 1 en ad 2 uit de brief (zie bijlage 8; opdrachtbrief lenW). In hoofdstuk 4 zijn op basis van de bedrijfsbezoeken aanbevelingen opgesteld. Tot slot zijn in hoofdstuk 5 de conclusies en aanbevelingen geformuleerd. Hierbij wordt ook ingegaan op de punten waarvoor een expert-opinion is gevraagd.

## 2 Uitkomsten telefonische inventarisatie

Uit de telefonische inventarisatie bleek dat een deel van de fabrikanten niet meer op de markt actief is. Dit betreft fabrikanten van de volgende merken:

1. Ninebot E: De fabrikant Segway/Ninebot heeft de productie gestopt. Er is nog wel wat voorraad.
2. Ninebot Urban: De fabrikant Segway/Ninebot heeft de productie gestopt. Er is nog wel wat voorraad.
3. Swing: Fabrikant E-move geeft aan dat er een tijdelijke productstop is sinds 2015.
4. Yedoo Mezeq: Fabrikant E-move geeft aan dat er een tijdelijke productstop is.
5. Virto: Beide voertuigen Virto en Virto(S) worden niet meer geproduceerd / verkocht. Er zijn nog een paar voertuigen op voorraad, maar deze zijn bedoeld voor reserveonderdelen.
6. Virto S: Zie bij Virto.
7. Trikke: Fabrikant is in mei 2018 gestopt. Er is geen officiële vertegenwoordiger meer in Nederland.
8. Robstep Robin: Fabrikant is ongeveer een jaar geleden gestopt. Er is geen voorraad meer.
9. Paukool: Onduidelijkheid over overname door Ninebot. Voertuigen worden niet meer geproduceerd.

Een bezoek aan de fabrikanten van bovenstaande merken was dus niet nodig. De RDW heeft een bedrijfsbezoek uitgevoerd bij de fabrikanten van onderstaande voertuigen. In hoofdstuk 3 zijn de uitkomsten hiervan beschreven.

10. Segway: De fabrikant heet Segway.
11. Zappy : De fabrikant heet ItsEtime.
12. E-one / LEF EV : De fabrikant heet Mobility.
13. Kickbike Cruise: De fabrikant heet Emove company.
14. Kickbike Luxury: De fabrikant heet Emove company.
15. Kickbike Fat Max: De fabrikant heet Emove company.
16. Qugo Runner: Bedrijf is nog wel actief maar de productie is tijdelijk gestopt, er zijn plannen het concept te verkopen. Bij dit bedrijf is wel een bedrijfsbezoek uitgevoerd.

### 3 Uitkomsten Bedrijfsbezoek

Een aantal (vertegenwoordigers van) fabrikanten bleek meerdere merken te vertegenwoordigen waardoor een aantal bedrijfsbezoeken geclusterd kon plaatsvinden. Uiteindelijk hebben vijf bedrijfsbezoeken plaatsgevonden, namelijk bij:

- Segway
- ItsEtime – voertuig Zappy
- EV MObility – voertuig E-one / LEF
- Emove company – voertuig Kickbike (diverse)
- Qugo

Tijdens de bedrijfsbezoeken zijn de fabrikanten bevraagd aan de hand van de vooraf opgestuurde vragenlijst. In de bijlagen is per bedrijfsbezoek een samenvatting gegeven. Op basis van de bedrijfsbezoeken zijn de volgende conclusies getrokken:

#### **Aantallen:**

De aantallen die geproduceerd worden zijn beperkt. Het gaat om enkele tientallen tot honderden tot nu toe (vanaf de aanwijzing). Dit verschilt per aanwijzing.

#### **Aanwijzing:**

Drie van de vijf bedrijven zijn zowel fabrikant als houder van de aanwijzing. Bij een aanwijzing is onduidelijk wie hiervan de eigenaar is (buitenlandse producent). En de laatste aanwijzinghouder assembleert de voertuigen wel, maar de onderdelen worden in het buitenland gemaakt.

#### **Kwaliteitsbeheersingssysteem:**

In bijna alle gevallen bestaat er een vorm van een kwaliteitsbeheersingssysteem, waarvan binnen het gegeven tijdsbestek niet kon worden vastgesteld of dat aan de huidige eisen voldoet. Ten tijde van de aanwijzing was een kwaliteitsbeheersingssysteem niet vereist.

#### **Conformiteit met aanwijzing:**

Voertuigen komen, op basis van de visuele schouwing, in hoofdlijnen overeen met de destijds aangewezen voertuigen maar hebben soms (kleine) wijzigingen.

- Een fabrikant heeft tweemaal een wijzigingen aangevraagd en deze zijn goedgekeurd door de minister van IenW (conform procedure).
- Een voertuig is niet gecontroleerd omdat er in het RDW-dossier geen foto's beschikbaar waren.
- Bij de drie andere fabrikanten kwamen de geschouwde voertuigen grotendeels overeen met de voertuigen die destijds voor de aanwijzing zijn beoordeeld. Tijdens het bedrijfsbezoek waren deze drie voertuigen echter niet voorzien van de juiste retroreflectie. Twee van deze fabrikanten hebben aangegeven dat een voertuig bij aflevering is voorzien van de juiste retroreflectie.



**Conformiteit beleidsregel 2019:**

Grotendeels alle voertuigen kunnen, met soms kleine tot soms ingrijpende aanpassingen, voldoen aan de huidige eisen van de beleidsregel 2019:

- Een fabrikant wil voor het voertuig een Europese typegoedkeuring verkrijgen; in dat geval zou de aanwijzing moeten komen te vervallen.
- Daarnaast zijn er twee fabrikanten die met wat aanpassingen aan de beleidsregel 2019 zouden kunnen voldoen.
- Voor twee voertuigen zijn meer ingrijpende aanpassingen nodig om aan de beleidsregel 2019 te voldoen.

Een deel van de fabrikanten heeft hierbij aangegeven dat de financiële gevolgen om aan de beleidsregel 2019 te voldoen te groot zijn, waardoor het voertuig niet meer rendabel op de markt gebracht kan worden.

**Machinerichtlijn:**

De bezochte fabrikanten is gevraagd of zij op de hoogte zijn van het feit dat zij naast de technische toelatingseisen ook aan de Machinerichtlijn moeten voldoen. Drie van de fabrikanten wisten dat niet, één fabrikant wist dat inmiddels wel maar beschikt niet over een CE-markering en één fabrikant gaf aan dat zijn producten aan de Machinerichtlijn voldoen en dat men beschikt over de CE-markering.

## 4 Handelingsperspectieven

In de opdrachtbrief is gevraagd om dit te doen aan de hand van een aantal scenario's om handelingsperspectieven op te stellen. De scenario's die relevant zijn naar aanleiding van de telefonische interviews en de bedrijfsbezoeken, zijn:

### Conformiteit beleidsregel "oude beleidskader"

1. Productie: Een groot deel van de fabrikanten met aanwijzing produceert geen voertuigen meer.
2. Conformiteit huidige aanwijzing: Op basis van de uitsluitend visueel beoordeelde voertuigen concludeert de RDW dat de voertuigen tijdens de schouwing op details afweken van de aanwijzing.
3. Machinerichtlijn: Alleen de fabrikant Segway heeft aangegeven dat de "bijzondere bromfiets" voldoet aan de machinerichtlijn.
4. Overdracht aanwijzing: Een aantal van de fabrikanten die destijds voor hun toenmalige product een aanwijzing als bijzondere bromfiets hebben ontvangen, hebben de aanwijzing overgedragen aan derden.

### Conformiteit beleidsregel 2019

1. Technische eisen: Uit de visuele schouwing blijkt dat de meeste voertuigen kunnen voldoen aan de eisen; hiervoor zijn soms kleine en soms ingrijpende aanpassingen noodzakelijk.
2. Kwaliteitsbeheersingssysteem: In bijna alle gevallen heeft de fabrikant een vorm van een kwaliteitsbeheersingssysteem, waarvan niet vastgesteld is of dat aan de eisen van de beleidsregel 2019 voldoet.
3. Economische haalbaarheid: Een deel van de fabrikanten heeft reeds aangegeven dat de financiële gevolgen te groot zijn, waardoor het voertuig niet meer rendabel op de markt gebracht kan worden.

In dit hoofdstuk zijn bovenstaande uitgekomen scenario's verder toegelicht. Op basis van deze scenario's heeft de RDW aanbevelingen gedefinieerd, welke in hoofdstuk 5 zijn te lezen.

### 4.1 Conformiteit beleidsregel "oude beleidskader"

#### 4.1.1 Productie

Uit de telefonische inventarisatie bleek dat een deel van de fabrikanten niet meer op de markt actief is. Een bezoek aan die fabrikanten was dus niet nodig.

#### 4.1.2 Conformiteit huidige aanwijzing

De voertuigen komen in hoofdlijnen overeen met de destijds beoordeelde voertuigen maar hadden tijdens de bedrijfsbezoeken soms kleine wijzigingen. Fabrikanten hebben achteraf gemeld dat voertuigen bij aflevering wel conform de eisen zijn.

Tijdens de bedrijfsbezoeken zijn de voertuigen alleen visueel beoordeeld en is er niet met de voertuigen gereden. Doordat bij de oude aanwijzingen de controle op conformiteit van de productie en het hebben van een kwaliteitsbeheersingssysteem niet verplicht was, kon tijdens de bedrijfsbezoeken alleen een globale indruk over de kwaliteit van de voertuigen

worden opgedaan. Op basis van de visueel beoordeelde voertuigen concludeert de RDW dat de aanpassingen dus zeer beperkt zijn.

#### 4.1.3 Machinerichtlijn

Er is maar een fabrikant die aangeeft dat zijn voertuigen voldoen aan de Machinerichtlijn. De Machinerichtlijn is ook van toepassing op de voertuigen waarvoor reeds een aanwijzing is afgegeven.

Het toezicht op de Machinerichtlijn is niet bij de RDW belegd maar bij een andere overheidsinstantie. De RDW is van mening dat indien voertuigen niet voldoen aan de Machinerichtlijn deze niet op de weg zouden moeten zijn toegelaten.

#### 4.1.4 Overdracht aanwijzing

Tijdens de bedrijfsbezoeken is gebleken dat een aantal van de fabrikanten die destijds voor hun toenmalige product een aanwijzing als bijzondere bromfiets hebben ontvangen de voertuigen niet meer zelf produceren/verkopen en/of het eigendom/concept inclusief aanwijzing verkocht hebben.

Binnen de Europese regelgeving en de huidige beleidsregel 2019 is het niet mogelijk om een typegoedkeuring over te dragen aan een andere fabrikant om onder andere te zorgen dat de conformiteit van de productie gewaarborgd blijft.

## 4.2 Conformiteit beleidsregel 2019

### 4.2.1 Technische eisen

Uit de visuele schouwing blijkt dat de meeste voertuigen kunnen voldoen aan de eisen; hiervoor zijn soms kleine en soms ingrijpende aanpassingen noodzakelijk. Als voorbeeld verstaan we onder klein bijvoorbeeld banden vervangen en onder ingrijpende veranderingen verstaan we bijvoorbeeld het compleet veranderen en toevoegen van een remsysteem.

De oude aanwijzingen zijn echter niet beperkt in de tijd en daarom is het op dit moment nog niet verplicht om aan de nieuwe eisen (beleidsregel 2019) te voldoen.

De RDW heeft in een eerder stadium advies<sup>3</sup> uitgebracht op basis waarvan vervolgens de beleidsregel 2019 is opgesteld. De RDW heeft toen onder andere geadviseerd om bij aanscherping van de eisen nieuwe voertuigen te toetsen aan de nieuwe eisen.

Dit is namelijk in lijn met Europese regelgeving. Onder deze regelgeving wordt toelating van typen voertuigen namelijk verleend voor onbepaalde tijd totdat de toelatingseisen zwaarder worden. Nadat dergelijke wijzigingen in werking zijn getreden, kunnen van het betreffende type geen nieuwe voertuigen op de markt worden gebracht en op kenteken worden gesteld. Fabrikanten dienen hiertoe eerst een update van de goedkeuring te krijgen. Hierbij wordt enkel gekeken naar de nieuwe, aangescherpte eisen.

De RDW is daarom ook nu van mening dat veranderende inzichten, zoals de huidige strengere beleidsregel 2019, moet resulteren in een einddatum voor de reeds afgegeven aanwijzingen. Evenals bij de reguliere procedure kan hierbij een regeling worden getroffen voor de verkoop van een eventuele restantvoorraad.

---

<sup>3</sup> Definitief advies herziening kader toelating bijzondere bromfietsen (23 mei 2019)

#### 4.2.2 Kwaliteitsbeheersingssysteem

In bijna alle gevallen bestaat er een vorm van een kwaliteitsbeheersingssysteem. Er is binnen deze opdracht niet onderzocht of deze kwaliteitsbeheersingssystemen aan de huidige eisen (beleidsregel 2019) voldoet.

Een mogelijk handelingsperspectief op dit gebied is dat de RDW een vervolgoopdracht krijgt om de kwaliteitsbeheersingssystemen van de aanwijzingshouders inhoudelijk te beoordelen.

Een andere mogelijkheid is om, in lijn met aanbeveling 1, de oude aanwijzingen, met een redelijke overgangstermijn, te beëindigen waardoor de fabrikanten die door willen met hun product een nieuwe aanvraag zullen moeten doen op basis van de huidige beleidsregel 2019. Het hebben van een goedgekeurd kwaliteitsbeheersingssysteem maakt dan onderdeel uit van de gehele beoordeling. Deze tweede optie heeft de voorkeur van de RDW, omdat dit in lijn is met aanbeveling 1.

#### 4.2.3 Economische haalbaarheid

Een deel van de fabrikanten heeft reeds aangegeven dat de financiële gevolgen om te voldoen aan de beleidsregel 2019 te groot zijn. De voertuigen kunnen hierdoor volgens de fabrikanten niet meer rendabel op de markt gebracht worden. De RDW concludeert aan de hand hiervan dat er een lage bereidheid bij fabrikanten is om vrijwillig te migreren naar het beleidskader 2019.

## 5 Conclusies & aanbevelingen

### 5.1 Conclusies

#### Conformiteit beleidsregel “oude beleidskader”

1. Productie: Een groot deel van de fabrikanten met aanwijzing produceert geen voertuigen meer.
2. Conformiteit huidige aanwijzing: Op basis van de uitsluitend visueel beoordeelde voertuigen concludeert de RDW dat de voertuigen tijdens de schouwing op details afwijken van de aanwijzing. Fabrikanten hebben achteraf aangegeven dat de voertuigen voor het moment van aflevering overeenkomen met de aanwijzing.
3. Machinerichtlijn: Alleen de fabrikant Segway heeft aangegeven dat de “bijzondere bromfiets” voldoet aan de Machinerichtlijn.
4. Overdracht aanwijzing: Een aantal van de fabrikanten die destijds voor hun toenmalige product een aanwijzing als bijzondere bromfiets hebben ontvangen, hebben de aanwijzing overgedragen aan derden.

#### Conformiteit beleidsregel 2019

Er is lage bereidheid bij fabrikanten om vrijwillig te migreren naar het beleidskader 2019 (nationale markt). Eén fabrikant heeft aangegeven te willen migreren naar Europese typegoedkeuring (Europese markt). Hierbij zijn de volgende perspectieven relevant:

1. Technische eisen: Uit de visuele schouwing blijkt dat de meeste voertuigen **kunnen** voldoen aan de eisen; hiervoor zijn soms kleine en soms ingrijpende aanpassingen noodzakelijk.
2. Kwaliteitsbeheersingssysteem: In bijna alle gevallen heeft de fabrikant een vorm van een kwaliteitsbeheersingssysteem, waarvan niet vastgesteld is of dat aan de eisen van de beleidsregel 2019 voldoet. Ten tijde van de aanwijzing was het hebben van een kwaliteitsbeheersingssysteem niet vereist.
3. Economische haalbaarheid: Een deel van de fabrikanten heeft reeds aangegeven dat de financiële gevolgen te groot zijn, waardoor het voertuig niet meer rendabel op de markt gebracht kan worden.

### 5.2 Aanbevelingen

Op basis van deze uitkomsten heeft de RDW de onderstaande aanbevelingen gedefinieerd. Hierbij wordt onderscheid gemaakt tussen fabrikanten die nog wel/niet produceren en die wel of niet op de fabrikanten die niet meer produceren:

#### Aanbeveling 1:

<p><u>Passieve fabrikanten</u>: onderzoek en trek de aanwijzingen van fabrikanten die geen voertuigen produceren in.</p>
--

## Aanbeveling 2:

Actieve fabrikanten die niet voldoen aan wet- en regelgeving: Ga met deze fabrikanten in overleg om vast te stellen of de huidige aanwijzing kan worden beëindigd.

Aan de hand van de volgende bespreekpunten kunnen de gesprekken worden vormgegeven. Per fabrikant moet bekeken worden welke van onderstaande punten relevant zijn:

- 1. Bestaande Wet- en regelgeving/verplichtingen van de fabrikant verduidelijken**
- 2. Voldoen aan de Machinerichtlijn**  
Wijs de fabrikanten op hun verantwoordelijkheid om te voldoen aan de Machinerichtlijn.
- 3. Blijvend voldoen aan aanwijzing: Goedkeuring van wijzigingen**  
Wijs de fabrikanten op hun verantwoordelijkheid om goedkeuring te vragen voor eventuele wijzigingen aan de voertuigen. Op basis van deze eventuele wijzigingen kan worden vastgesteld of de veiligheid in het geding is ten opzichte van de ten tijde geldende beleidsregel. Als de veiligheid in het geding is een terugroepactie voor de fabrikant een logisch vervolg.
- 4. Overdrachtsbeperking beperking**  
Maak in de gesprekken alsnog expliciet duidelijk dat het besluit (rechts)persoon gebonden is en derhalve niet overgedragen kan worden.
- 5. Voorraden**  
Maak afspraken over de eventuele verkoop van de bestaande voorraad.

## Aanbeveling 3:

Actieve fabrikanten die wel voldoen: ga met deze fabrikant in gesprek over een migratiepad naar het nieuwe beleidskader (beleidsregel 2019).

Onderzoek samen of het mogelijk is dat het voertuig gaat voldoen aan de huidige beleidsregel. Om beter te bepalen wat de impact is van het voldoen aan de beleidsregel 2019 kan gekozen worden om een technische beoordeling door de RDW te laten uitvoeren, op basis van de huidige eisen (beleidsregel 2019). Dit kan in de vorm van een pre-test. Op deze manier zou de fabrikant een goede indruk kunnen krijgen of het voor hem zinvol en/of rendabel is om een aanvraag op basis van het huidige beleidskader te doen.

### 5.3 Expert-opinion

In de opdrachtbrief wordt op drie punten ook om een expert-opinion gevraagd. Hieronder deze drie punten met een toelichting van de RDW.

1. De veiligheid van deze 16 aangewezen bijzondere bromfietsen voor zover deze niet voldoen aan de ten tijde geldende beleidsregel.

De RDW heeft op basis van de visuele beoordeling geen grote afwijkingen geconstateerd ten opzichte van de aanwijzingen. Wel adviseren wij hierboven om de fabrikanten nogmaals te wijzen op hun verantwoordelijkheid om wijzigingen te melden bij lenW. Op basis van deze eventuele meldingen kan worden vastgesteld of de veiligheid in het geding is ten opzichte van de ten tijde geldende beleidsregel.

2. De vervolgstappen die nodig zijn om een helder beeld te krijgen in hoeverre deze voertuigen zouden kunnen voldoen aan de huidige beleidsregel (2019).

Aanvullend op de bovengenoemde aanbeveling kan gekozen worden om een technische beoordeling door de RDW te laten uitvoeren, op basis van de huidige eisen (beleidsregel 2019). Dit kan in de vorm van een pre-test, waarbij alleen het voertuig technisch beoordeeld wordt en nog niet het fabricageproces. Op deze manier zou de fabrikant een goede indruk kunnen krijgen of het voor hem zinvol en/of rendabel is om een aanvraag op basis van het huidige beleidskader te doen. Van belang is om vooraf goede afspraken te maken over wie verantwoordelijk is voor de kosten van deze pre-test.

3. In hoeverre het vanuit het oogpunt van de voertuigveiligheid noodzakelijk is dat de reeds aangewezen bijzondere bromfietsen alsnog gaan voldoen aan de eisen uit de huidige beleidsregel 2019. Daarbij vraag ik ook of u, voor zover dat past bij uw rol en kennis, te beschouwen in hoeverre het voertuig veilig te gebruiken is.

In lijn met bovenstaande vindt de RDW het noodzakelijk dat nieuwe voertuigen aan de huidige eisen (beleidsregel 2019) gaan voldoen. In dit kader zijn ook onderdelen opgenomen waarmee het gebruik van het voertuig getoetst wordt (veiligheidsanalyse).

Alhoewel daar niet naar is gevraagd, geeft de RDW in overweging om indien aanwijzingen worden ingetrokken, voertuigen die onder die aanwijzing op de markt zijn gebracht en dus op de weg rijden te regelen dat die op weg mogen blijven rijden mits deze voertuigen voldoen aan de Machinerichtlijn. Een dergelijke benadering is in lijn met het Europese beleid dat voertuigen die reeds toegelaten zijn op de openbare weg, op de weg mogen blijven rijden, ook nadat de eisen zijn aangescherpt.

## Bijlagen

### Bijlage 1: Vragenlijst

	Vraag	Antwoord	Opmerking
1.	Wordt de bijzondere bromfiets nog geproduceerd?	Ja/ nee	Indien de productie gestopt is, per wanneer is dat geweest en wat was het laatste VIN (chassis)nummer? Ga verder naar vraag 5
2.	Produceert u het voertuig zelf?		Indien ja, wat is uw rol in het productieproces?
3.	Waar vindt de productie plaats, op het bezoekadres of op een andere locatie?		
4.	Als u niet zelf produceert, wie produceert de bijzondere bromfiets dan en wat is uw relatie met de fabrikant?	Ja/ nee	Welke afspraken zijn er met deze fabrikant gemaakt en hoe is dit vastgelegd?
5.	Als de bijzondere bromfiets niet meer geproduceerd wordt, kan de aanwijzing dan worden ingetrokken (reeds verkochte voertuigen mogen wel gebruikt blijven worden)	Ja/ nee	Indien ja, zie vraag 6. Indien nee, graag toelichten.
6.	Als u niet meer produceert en de aanwijzing wordt ingetrokken, heeft u of uw dealernetwerk dan nog een restantvoorraad nieuwe ongebruikte voertuigen staan met het doel deze nog te verkopen ?	Ja/ nee	Indien ja, kunt u dan een lijst aanleveren met het aantal voertuigen, VIN-nummers en dealer(s) waar deze voertuigen staan? toelichting
7.	Wordt de bijzondere bromfiets nog door u verkocht ?	Ja/ nee	Indien nee, zijn er nog andere partijen die het voertuig verkopen?



8.	Zijn er na de aanwijzing nog technische wijzigingen doorgevoerd aan de bijzondere bromfiets ten opzichte van de oorspronkelijk aangewezen bromfiets ?	Ja/ nee	Indien ja, wat is/zijn dan de wijzigingen, vanaf welk vin nummer, sinds wanneer en hoe is dit vastgelegd?  Is het ministerie van IenW hiervan op de hoogte gesteld?
9.	Hoeveel voertuigen van het aangewezen type heeft u gefabriceerd en verkocht?		Indien mogelijk in een overzicht de aantallen per jaar en per aanwijzing.
10.	Beschikt u over de NAW-gegevens van degenen die een bijzondere bromfiets van de genoemde aanwijzing in bezit hebben?	Ja/nee	Indien nee, kunt u dan achterhalen wie de voertuigen in bezit heeft?
11.	Bent u ervan op de hoogte dat uw voertuig tevens moet voldoen aan de Machinerichtlijn ?	Ja/ nee	Indien ja, wat is het CE-nummer?
12.	Op termijn zullen ook de fabrikanten en bijzondere bromfietsen van de voor mei 2019 aangewezen bromfietsen aan de per 2 mei 2019 aangescherpte eisen moeten gaan voldoen en zal er niet meer op basis van de oude aanwijzing geproduceerd mogen worden. Bent u van plan en in staat om aan de eisen van de beleidsregel aanwijzing bijzondere bromfietsen die op 2 mei 2019 van kracht is geworden te gaan voldoen ?	Ja/ nee	
13.	Heeft u of degene die de voertuigen fabriceert een kwaliteitsbeheersingssysteem?	Ja/ nee	Indien ja, graag documentatie overleggen ?

## **Bijlage 2 Samenvatting verslagen bedrijfsbezoeken**

### **1. Segway/Ninebot – voertuigmerk Segway en Ninebot**

#### **Aantallen**

De Nederlandse vertegenwoordiger heeft hier geen inzicht in; de verkoop van Segways verloopt voornamelijk via internet waarbij kopers het voertuig rechtstreeks bij de fabrikant kopen. De productie van Ninebot E en Urban is gestaakt. Het is onbekend of er restantvoorraad is.

De verkochte aantallen zijn ook onbekend. Vanuit de in het verleden door de RDW uitgevoerde kentekening/ontkentekeningensactie is bekend dat er destijds circa 1000 Segways waren. Ze waren destijds (10-12 jaar geleden) populair, naar verwachting zijn de huidige aantallen lager en zijn ze vooral nog in gebruik bij bedrijven die er stadronddritten met toeristen mee uitvoeren.

#### **Aanwijzing**

Uit de documentatie en navraag bij lenW kon niet gereproduceerd worden of en zo ja aan wie lenW destijds de aanwijzing gestuurd heeft. De publicatie in de Staatscourant wijst slechts uit dat het merk Segway is aangewezen. Het is daardoor onbekend wie de aanwijzingshouder is.

#### **Kwaliteitsbeheersingssysteem**

De fabrikant heeft een kwaliteitsbeheersingssysteem; of dit aan de eisen van de beleidsregel 2019 voldoet is onbekend. Het kwaliteitsbeheersingssysteem zal worden opgevraagd bij de fabrikant en opgestuurd naar de RDW. Op het moment van opstellen van dit rapport is dit nog niet ontvangen.

#### **Conformiteit (met aanwijzing)**

Zowel Segway als Ninebot voldeden tijdens de schouwing niet meer aan de destijds geldende zichtbaarheidseisen (niet goedgekeurde reflectoren). Voor zover bekend zijn er geen substantiële wijzigingen aan de voertuigen doorgevoerd.

#### **Toekomstige aanpassingen**

Beide voertuigen zullen zonder ingrijpende aanpassingen niet aan de eisen van de nieuwe sinds 2 mei 2019 beleidsregel kunnen voldoen. Onbekend is of de Chinees/Amerikaanse fabrikant van plan is de voertuigen zodanig aan te passen dat ze aan de eisen uit de huidige beleidsregel 2019 kunnen voldoen.

#### **Machinerichtlijn**

Segway geeft aan te beschikken over een CE markering in het kader van de Machinerichtlijn en dat de voertuigen daaraan voldoen.

## **2. ItsEtime- voertuigmerk Zappy**

### **Aantallen**

Het voertuig wordt nog geproduceerd; in totaal zijn sinds de aanwijzing (2012) 200 tot 300 voertuigen in Nederland verkocht.

### **Aanwijzing**

Het voertuig wordt niet zelf geproduceerd, maar door Hangzhou Yabo Technology in China. De voertuigen worden in Nederland geassembleerd. ItsEtime is de aanwijzinghouder.

### **Kwaliteitsbeheersingssysteem**

De fabrikant heeft een gecertificeerd kwaliteitsbeheersingssysteem, of dit aan de eisen van beleidsregel 2019 voldoet is onbekend. Het kwaliteitsbeheersingssysteem zal worden opgevraagd bij de fabrikant en opgestuurd naar de RDW. Op het moment van opstellen van dit rapport is dit nog niet ontvangen.

### **Conformiteit (met aanwijzing)**

Het was niet te controleren of het voertuig nog overeenkomt met het destijds beoordeelde en aangewezen voertuig omdat er in het dossier van de RDW geen foto's van het oorspronkelijke voertuig zijn. Het is dus ook niet helder of er technische wijzigingen zijn doorgevoerd.

### **Toekomstige aanpassingen**

Het voertuig zou met wat aanpassingen kunnen gaan voldoen aan de eisen van de nieuwe beleidsregel 2019. De fabrikant is bezig om een Europese typegoedkeuring als voertuig van de L-categorie te verkrijgen. Hiermee wil de fabrikant het afzetgebied groter maken dan alleen Nederland en is een aanwijzing als bijzondere bromfiets ook niet meer nodig.

### **Machinerichtlijn**

De fabrikant was niet op de hoogte dat men ook aan de Machinerichtlijn moet voldoen en beschikt niet over CE-markering.

### **3. EV Mobility BV- voertuigmerk E-One (LEF)**

#### **Aantallen**

Er zijn tot nu toe 64 voertuigen in Nederland verkocht, maar de verkoop ligt nu vrijwel stil als gevolg van de slechte publiciteit over bijzondere bromfietsen na het ongeval met de Stint. Het voertuig wordt nog geproduceerd dus er is geen sprake van een restantvoorraad; men heeft nog 3 niet verkochte voertuigen als bedrijfsvoorraad. De aanwijzing is in 2014 verstrekt.

#### **Aanwijzing**

De houder van de aanwijzing is de fabrikant.

#### **Kwaliteitsbeheersingssysteem**

De fabrikant heeft een eigen kwaliteitsbeheersingssysteem dat ter inzage beschikbaar is bij de fabrikant.

#### **Conformiteit (met aanwijzing)**

Het voertuig is na de oorspronkelijke aanwijzing twee maal aangepast. Beide aanpassingen zijn akkoord bevonden door het ministerie van IenW.

#### **Toekomstige aanpassingen**

De fabrikant wil door met het product. Het voertuig kan met wat aanpassingen gaan voldoen aan de eisen van de nieuwe beleidsregel 2019.

#### **Machinerichtlijn**

De fabrikant is inmiddels op de hoogte dat men ook aan de Machinerichtlijn moet voldoen, maar beschikt niet over CE-markering. Men is ook van mening dat de Machinerichtlijn niet op hen van toepassing is omdat dat destijds geen technische toelatingseis was.

## **4. Emove company – voertuigmerk Kickbike**

### **Aantallen**

Deze fabrikant/importeur levert voertuigen van de merken Kickbike (Luxury, Cruise en Fat max), Swing en Yedoo Mezeq (E-step). Aantal verkochte voertuigen in Nederland:

1. Swing ongeveer 300 stuks (wordt tijdelijk niet meer geproduceerd);
2. Yedoo Medzeq E-step ongeveer 20 stuks (wordt tijdelijk niet meer geproduceerd);
3. Kickbike Cruise ongeveer 100 stuks;
4. Kickbike Luxury ongeveer 20 stuks;
5. Kickbike Fat Max ongeveer 200 stuks.

De Yedoo Mezeq en Swing worden (tijdelijk) niet meer geproduceerd. De Kickbike Cruise, Luxury en Fat Max worden nog geproduceerd; exacte productieaantallen zijn onbekend. Er is geen sprake van een restantvoorraad

### **Aanwijzing**

De houder van de aanwijzing is de fabrikant. De Swing werd door een andere fabrikant geproduceerd.

### **Kwaliteitsbeheersingssysteem**

Voor zover bekend hebben de fabrikanten van deze voertuigen geen kwaliteitsbeheersingssysteem.

### **Conformiteit (met aanwijzing)**

Het geschouwde voertuig kwam in grote lijnen overeen met het voertuig dat destijds voor de aanwijzing is beoordeeld. Tijdens de schouwing was het voertuig niet voorzien van de juiste retroreflectie. De fabrikant heeft aangegeven dat een voertuig bij aflevering in Nederland is voorzien van de juiste retroreflectie.

### **Toekomstige aanpassingen**

Indien de nodige aanpassingen zouden worden doorgevoerd zouden deze voertuigen aan de eisen van de nieuwe beleidsregel 2019 kunnen gaan voldoen.

### **Machinerichtlijn**

De fabrikant was niet op de hoogte dat men ook aan de Machinerichtlijn moet voldoen en beschikt niet over CE-markering. Men is ook van mening dat de Machinerichtlijn niet op hen van toepassing is omdat dat destijds geen technische toelatingseis was.

## **5. Qugo – voertuigmerk Qugo Runner**

### **Aantallen**

De verkochte aantallen in Nederland zijn gering (25 verkocht). De productie ligt op het moment stil. Er zijn nog 10 onverkochte voertuigen in voorraad.

### **Aanwijzing**

De houder van de aanwijzing is de fabrikant.

### **Kwaliteitsbeheersingssysteem**

De fabrikant heeft een eigen kwaliteitsbeheersingssysteem, bestaande uit 15 opbouw manuals gebaseerd op de COP procedure die men hanteerde voor een versie met een Europese typegoedkeuring.

### **Conformiteit (met aanwijzing)**

Het geschouwde voertuig kwam in grote lijnen overeen met het voertuig dat destijds voor de aanwijzing is beoordeeld. Tijdens de schouwing was het voertuig niet voorzien van de juiste retroreflectie. De fabrikant heeft aangegeven dat een voertuig bij aflevering is voorzien van de juiste retroreflectie.


### **Toekomstige aanpassingen**

De fabrikant is van plan het concept door te verkopen aan een derde partij. Het is onbekend of de kopende partij het voertuig wil aanpassen aan de huidige beleidsregel 2019. Het voertuig heeft waarschijnlijk geen heel ingrijpende wijzigingen nodig om aan de beleidsregel 2019 te voldoen.

### **Machinerichtlijn**

De fabrikant was niet op de hoogte dat men ook aan de Machinerichtlijn moet voldoen en beschikt niet over CE-markering. Men is ook van mening dat de Machinerichtlijn niet op hen van toepassing is omdat dat destijds geen technische toelatingseis was.

# Bijlage 3 Opdrachtbrief ministerie IenW



Ministerie van  
en Waterstaat

RDW DIR20-

Documentnr:

Dossier: Infrastructuur

INGEKOMEN 07 FEB. 2020

AFD.	NAAM	Ondertekening
1	DS	<i>[Handwritten signature]</i>
2	TRB	<i>[Handwritten signature]</i>
3		
4		
5		
6		
7		

Afdeling: 2500 EX, Deel: Hulp

Afdelen voor: Ons keurmerk, Uw keurmerk

> Receptadres Postbus 2190, 2500 EX, Den Haag

**RDW**  
T.a.v. dhr. Van Ravestein  
Postbus 777  
2700 AT Zoetermeer

Datum: 05 februari 2020  
Betreft: Plan van Aanpak inventarisatie bijzondere bromfietzen

Geachte heer Van Ravestein,

Op 16 oktober 2019 heeft de Onderzoeksraad voor Veiligheid (OVV) het rapport "Veilig toegelaten op de weg" gepubliceerd. Eén van de aanbevelingen in het rapport betreft het uitvoeren van een risicoanalyse van reeds toegelaten bijzondere bromfietzen. Naar aanleiding van het debat over dit rapport heeft de Tweede Kamer op 31 oktober 2019 de motie Schoneveld aangenomen, waarin wordt verzocht om zo snel mogelijk met een concreet plan van aanpak te komen voor de uitvoering van de aanbevelingen van de OVV.

**Opdracht 'beschouwing bijzondere bromfietzen'**

Ik verzoek u hierbij om de volgende acties uit te voeren:


- Het schouwen van de fabrikanten van de aangewezen bijzondere bromfietzen;
- Het schouwen van representatieve exemplaren van de aangewezen bijzondere bromfietzen met als doel om te bepalen of deze nog conform de aanwijzing zijn, zoals destijds afgegeven op basis van het beleidskader dat toen gold;
- Aan IenW verslag uit te brengen en advies te geven van wat nodig is om de reeds aangewezen bijzondere bromfietzen te kunnen laten voldoen aan het gewijzigde kader dat sinds 2 mei 2019 van kracht is.

**Ad 1.**  
Dit deel van de opdracht is bedoeld om bij fabrikanten na te gaan of zij nog actief zijn en of zij nog exemplaren van het betreffende voertuig produceren of verkopen. Hiervoor zullen de fabrikanten die in een telefonische inventarisatie van de RDW hebben aangegeven nog actief te zijn, bezocht worden. De volgende zaken zijn hierbij van belang:

- Hoeveel exemplaren worden er op dit moment geproduceerd?
- Hoeveel exemplaren zijn er geproduceerd, verkocht en in gebruik?
- Is er sprake van een restvoorraad (bij de fabrikant of de dealers)?
- Is de houder van de aanwijzing de daadwerkelijke producent? Of wat is zijn relatie tot de daadwerkelijke producent?

Kamerstuk nr. II 2018/19, 29398, nr. 762

Pagina 1 van 3



- Is er een kwaliteitsbeheersingssysteem aanwezig?

Dit deel van de opdracht kan worden gezien als een eerste stap in het beschouwen van de aangewezen bijzondere bromfietzen en hun fabrikanten.

**Ad 2.**  
Dit deel van de opdracht is meer gericht op de bijzondere bromfietzen zelf. Deze zijn aangewezen onder een destijds vigerend kader. Inmiddels is de gewijzigde Beleidsregel aanwijzing bijzondere bromfietzen sinds 2 mei 2019 van kracht. Om een vervolgproces in te kunnen zetten voor de huidige aangewezen bijzondere bromfietzen is het van belang om de volgende zaken in beeld te hebben:

- Is de aangewezen bijzondere bromfietzen nog steeds conform het kader waarop het voertuig oorspronkelijk is beoordeeld en aangewezen?
- Zijn er sinds de aanwijzing technische wijzigingen doorgevoerd? En zijn deze gemeld bij de overheid?
- Is de fabrikant voornemens om zijn bijzondere bromfietzen zodanig aan te passen, dat deze gaat voldoen aan de huidige beleidsregel?

**Ad 3.**  
Dit deel van de opdracht kan worden gezien als een tweede stap in het beschouwen van de bijzondere bromfietzen. Bij het overzicht of de bijzondere bromfietzen voldoen aan de destijds geldende toelatingseisen en het huidige kader willen we ook graag handelingsperspectieven hebben voor diverse scenario's. Dit zijn onder meer scenario's als:

- Een bijzondere bromfietzen voldoet niet (meer) aan de eisen die van kracht waren op het moment dat de aanwijzing is afgegeven;
- De fabrikant heeft een kwaliteitsbeheersingssysteem, dat mogelijk kan voldoen aan de huidige beleidsregel;
- De fabrikant heeft een kwaliteitsbeheersingssysteem, maar dit voldoet niet aan de huidige beleidsregel;
- De fabrikant heeft geen kwaliteitsbeheersingssysteem.

Op basis van deze scenario's kan worden bepaald of en hoe reeds voertuigen aanwijzingen moeten worden aangepast of ingetrokken: en welke gevolgen dit heeft voor de betreffende bijzondere bromfietzen.

**Beschouwing voertuigveiligheid**  
Ten slotte wil ik u vragen op basis van uw onderzoek naar de reeds aangewezen bijzondere bromfietzen uw expert-oordeel te geven over:

- De veiligheid van deze 16 aangewezen bijzondere bromfietzen voor zover deze niet voldoen aan de ten tijde geldende beleidsregel;
- De vervolgstappen die nodig zijn om een helder beeld te krijgen in hoeverre deze voertuigen zouden kunnen voldoen aan de huidige beleidsregel;
- In hoeverre het vanuit het oogpunt van de voertuigveiligheid noodzakelijk is dat de reeds aangewezen bijzondere bromfietzen alsnog gaan voldoen aan de eisen uit de huidige beleidsregel. Daarbij vraag ik ook of u, voor zover dat past bij uw rol en kennis, te beschouwen in hoeverre het voertuig veilig te gebruiken is.


Planning en financiën

Pagina 2 van 3

Bezoekadres  
Dir. Wegen en  
Verkeersveiligheid

Datum  
5 februari 2020

Oms keurmerk  
IenW/GR-0010/19466



De kosten van de beschouwing, door u geraamd op € 50.000,-, worden gedragen door het ministerie via een begrotingsbijdrage aan de RDW. Beoogde uiterlijke datum voor de oplevering van de gevraagde beschouwing is het einde van het eerste kwartaal van 2020 (31 maart 2020).

Met vriendelijke groot,

DE DIRECTEUR WEGEN EN VERKEERSVEILIGHEID,

Mevr. drs. R.W.C. Clabbers

Pagina 3 van 3

Bezoekadres  
Dir. Wegen en  
Verkeersveiligheid

Datum  
5 februari 2020

Oms keurmerk  
IenW/GR-0010/19466